

Panhard 24 CT 1963-1967

NEVS-brevet måndag 30 september
Föregående lördag 28 september



1. Prisregnet fortsätter: Volvo XC40 är årets dragbil

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-09-23, 11:55

Priserna för Volvo XC40 står som spön i backen.



Priserna för Volvo XC40 står som spön i backen.

Årets bil i världen. Årets bil i Europa. Women's World Car of the Year. Alla är de priser som tilldelats Volvo XC40 sedan lanseringen för snart två år sedan. Nu kan Volvo placera ytterligare en trofé i prisskåpet – Towcar of the Year 2020.

Det är den brittiska branchorganisationen Caravan and Motorhome Club som utsett Volvo XC40 D4 AWD till "Overall Winner" i deras årliga test. Totalt testades 36 bilar i dragklasser från "Under 1.150 kg" till "över 1.700 kg".

Förutom totalsegern bärgade Volvo XC40 AWD också vinsten i klassen 1.400 – 1.500 kg. I testerna ingår bland annat accelerations- och bromstest, start i backe och bromskapacitet i nedförsbacke med 26 procents lutning

Även smidigheten kring att hänga på och av husvagnar betygsattes, liksom drag-informationen i instruktionsboken.

Även Volvo V60 Cross Country D4 AWD stod som vinnare i klassen 1.500 – 1.700 kg, men fick alltså se sig besegrat av syskonet i slaget om totalsegern.

Caravan Weight 1400kg - 1500kg and the
Caravan and Motorhome Club Towcar of the Year 2020
Volvo XC40 D4 AWD R-Design Pro



Volvo kör om alla konkurrenter – XC40 är Årets Bil

Volvo XC40 vinner Women's World Car of the Year 2018

ALLT OM BILAR

2. Efter dieselgate: Nu åtalas VW-topparna i Tyskland

Publicerad 24 sep 2019 13:26

Volkswagen kommer inte ifrån dieselgate. Nu åtalas nuvarande toppnamnen, styrelseordförande Hans Dieter Poetsch och koncernchefen Herbert Diess, för marknadsmanipulation. Samtidigt som aktien faller på Frankfurtbörsen meddelar biltillverkaren att anklagelserna är ogrundade och att vd:n sitter kvar.



Volkswagens styrelseordförande Hans Dieter Poetsch och biltillverkarens vd Herbert Diess åtalas nu för att ha marknadsmanipulation vid tiden för dieselgate.

Volkswagens koncernchef Herbert Diess och ordförande Hans Dieter Poetsch åtalas för marknadsmanipulation i Tyskland rapporterar Bloomberg. Även den tidigare Martin Winterkorn åtalas.

De åtalas för marknadsmanipulation i Tyskland eftersom de inte informerade investerare tillräckligt mycket om dieselskandalen. Åklagare i Braunschweig lämnade under tisdagen in åtalet.

”I nästan fyra år har företaget har undersökt frågan ytterst noggrant med hjälp av intern och extern juridisk. Resultatet är klart: Anklagelserna är ogrundade. ” säger Hiltrud Werner, styrelseledamot och ansvarig för juridik och integritet i Volkswagen i ett skriftligt uttalande.



Även VW:s förre vd Martin Winterkorn åtalas.

Volkswagen står nu inför ett bakslag efter skandalen som har plågat tillverkaren sedan september 2015 när företaget erkände att de använt manipulerad mjukvara i 11 miljoner dieselfordon när de utsläppstestades. Hittills har det Wolfsburgbaserade företaget tvingats betala cirka 30 miljarder euro i böter på grund av dieselskandalen.

LÄS MER: Uppgifter: VW-chefen Diess kände till dieselfusket

Volkswagen kan skadas dubbelt

Förundersökningen om manipulerade marknader startades av Tysklands finanstillsynsmyndighet, Bafin, i mitten av 2016 när de tillfrågade åklagare att undersöka Winterkorn och Diess. Tre månader senare lades Poetsch till som en misstänkt. Diess var då chef över Volkswagenmärket och hade kommit till tillverkaren i juli 2015, månader innan dieselskandalen var ett faktum.

Fallet kan också skada Volkswagens chanser i ett annat fall där aktieägare har stämt Volkswagen på 9 miljarder dollar för skador till följd av skandalen.

Braunschweig regionala domstol ska granska åtalet och besluta om männen ska åtalas eller inte. I komplicerade fall som dessa brukar det ta månader innan granskningen slutförs. Som tidigast kan en rättegång genomföras någon gång under nästa år.

Enligt Reuters har Herbert Diess inte några planer på att avgå från sin roll och ska enligt sina advokater försvara sig med alla möjliga lagliga medel som finns.

Dagens industri rapporterar att Volkswagens aktie faller med 2,7 procent i Frankfurt.

LÄS ÄVEN: Efter dieselgate – Kalifornien får inte längre testa utsläpp

Av Anders JS Nilsson

ALLT OM BILAR

3. Granskning visar: Elbilen riskerar att bli miljöbov

Publicerad 20 sep 2019 07:00

Elbilen anses vara miljövänlig, men en granskning av Sveriges Radio Ekot visar att den i själva verket riskerar att bli en miljöbov.



Elbilen ses som en miljöräddare men i själva verkat riskerar den att bli en miljöbov. Det visar en granskning som har gjorts av Sveriges Radio Ekot.

Det handlar om utvinningen av så kallade jordartsmetaller som orsakar svåra föroreningar där de bryts. Föroreningarna, som även kan innehåller det radioaktiva ämnet torium, samlas i dammar men letar sig även ner i grundvattnet.

LÄS MER: Volvo en av Europas största miljöbovar

Jordartsmetaller i elmotorer

Jordartsmetaller används i både batterier och elmotorer, därför går det åt mycket mer av dessa ämnen i elbilar och elektrifierad bilar än i bilar med förbränningsmotorer.

Ekots granskning bygger på vetenskapliga rapporter och intervjuer med personer med insyn i industrin men även med lokalbefolkning som vittnar om både cancer och dödsfall.

Granskningen är koncentrerad till Kina då 85 procent av jordartsmetallerna bryts i landet och ingår i Ekots artikelserie Prylarnas pris. Avsnitten ”Bilbranschens mörka hemlighet” kan du lyssna på här.

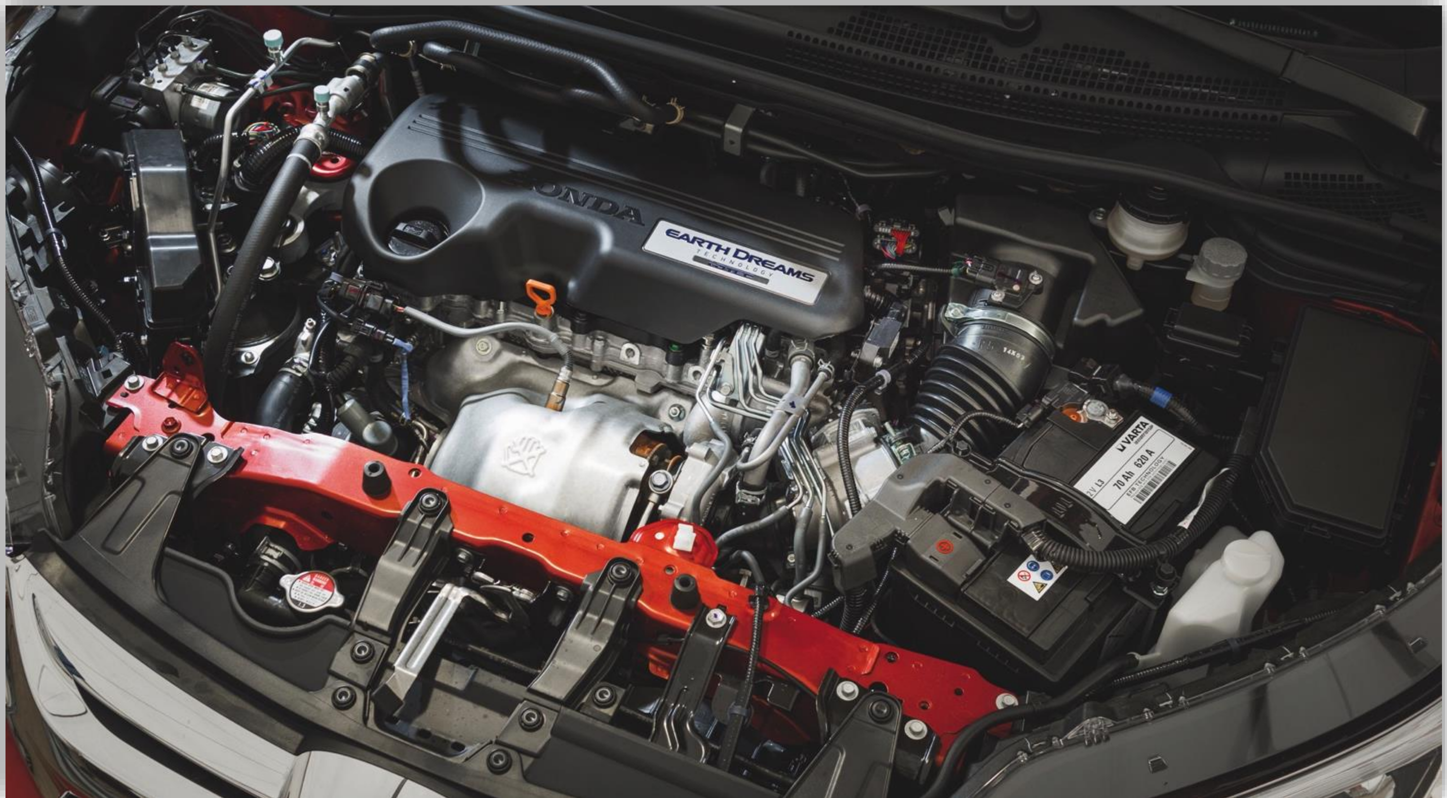
Peter Klemensberger

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Honda fasar ut dieselmotorn

Peter Klemensberger 24 september 2019

Elektrifiering i fokus även hos Honda. Dieselmotorerna stryks för Europa och antalet modeller bantas ned.



I samband med avtäckandet av elbilen Honda e (se galleri nedan) under Frankfurtsalongen presenterade tillverkarens sin strategi rörande elektrifiering. 2025 ska alla bilar man säljer på den europeiska marknaden vara elektrifierade. Ett första steg gjordes med hybriden CR-V, ett andra med elbilen Honda e och ett tredje görs nästa år med nya Jazz som bara kommer hit i hybridutförande.

Precis som hos andra biltillverkare pratades det inte ett ord om dieselmotorer men nu har man gjort klar att de fasas ut från den europeiska marknaden 2021. Anledningen är hårdare restriktioner för motortypen samt allt mindre efterfrågan, enligt uppgifter i Reuters.

LÄS MER: Honda stänger flera fabriker

Till 2025 ska dessutom antalet modeller kapats till en tredjedel av dagens för att spara tio procent av tillverkningskostnaden. De insparade pengarna ska läggas på forskning och utveckling av ny teknik.

Honda e Frankfurt 2019
86 bilder

auto motor & sport

5. Försäkringsjättarnas nya skräck – hotar säkerheten

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-24, 10:21

Trots den högre olycksrisken fortsätter biltillverkarna pressa in allt större pekskärmar i nya bilar. Nu varnar flera försäkringsbolag i Norge för utvecklingen.



Kinesiska elbilen Byton M-Byte som ska säljas i Europa har en enorm skärm som löper längs bilens bredd. Den kompletteras av två mindre skärmar nedanför – en i ratten och en på mittkonsolen.

Sedan några år är det förbjudet att använda mobilen i bilen – om du håller den i handen. Men att knappa på bilens infotainmentskärm är fortfarande fullt lagligt, trots att det kan öka olycksrisken.

De stora pekskärmarna som finns i allt fler nya bilar får försäkringsjättarna i Norge att reagera, skriver Tek.no. Hela fyra av tio personer uppger att de blivit distraherade av pekskärmen i bilen, enligt en undersökning som försäkringsbolaget Gjensidige gjort.

Nu finns en oro i försäkringsbranschen för att pekskärmarna kan leda till allvarliga olyckor. Om föraren tittar bort några sekunder hinner bilen rulla ganska långt utan att föraren har uppmärksamheten på vägen.

"Dessvärre har bilkörning inte blivit någon fristad där man kopplar ned från att använda skärmar, mobiler och surfplattor. Det är en oroväckande utveckling", säger Bjarne Rysstad, kommunikationschef på Gjensidige, till sajten.

Läs också: Så funkar den nya pekskärmen i Volvo XC90



Porsche Taycan har en skärm för de digitala instrumenten, en för infotainmentsystemet, en för fler inställningar längre ned och en som tillval för passageraren.

48-tumsskärmen är "värstingen" just nu

Det finns en trend i bilvärlden just nu med allt större pekskärmar. Tesla var tidigt ute med den stora infotainmentskärmen i Model S, och i Model 3 hamnade den på bredden. På sistone har både Porsche och Honda visat upp elbilar med stora pekskärmar och "värst" är kinesiska Byton, där den enorma skärmen löper över hela bilens bredd och dessutom kompletteras av skärmar både i ratten och på mittkonsolen.

Biltillverkarna brukar alltid förbjuda videotittande i infotainmentsystemet medan bilen körs. Men eftersom moderna bilar får allt fler funktioner och finesser ökar också behovet av en pekskärm, enligt biltillverkarna, eftersom de tycker fysiska knappar blir för dyrt och opraktiskt. En skärm kan anpassas efter vilken funktion föraren valt och till exempel inte visa musikspellistan medan föraren ändrar en inställning för klimatanläggningen.



Även elbilen Honda e slår på stort när det gäller stor pekskärm.



[Byton M-Byte är nya elsuven som lockar med enorm skärm och hyfsad prislapp]



[Fler bilar får pekskärm – trots problemen]



[Så funkar den nya pekskärmen i Volvo XC90]



[Långläsning: Därför gör Mercedes tvärt emot Tesla och skippar pekskärmen]



Erik Söderholm

NyTeknik

6. Teslas Kina-fabrik rullar i gång

2019-09-24 07:16

TT

Testtillverkning av bilar rapporteras ha startat i Teslas fabrik i Shanghai, den första helägda sådana anläggningen som en västerländsk biltillverkare fått tillstånd till i Kina.



Uppgifterna kommer enligt branschsajten Cleantechnica från sociala medier i Kina, där läckta bilder har lagts upp som bevis.

Tesla ska i Kina bygga Model 3, som redan rusat upp som bäst säljande bil i Norge och Nederländerna trots att den än så länge bara tillverkas i USA.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Energi
Uppgifter: Jordartsmetaller återvinns inte

Elbilar
Efter Tesla-rekordet: Inte den mest kraftfulla Taycan som körde

ViBilägare

7. Provkörning: Ford Mondeo Hybrid Kombi (2019)

Publicerad i 2019-09-22 10:00 text

Ford Mondeo med hybriddrift à la Toyota gör inte mycket väsen av sig men finns nu som kombi. En bekväm, hyfsat bränslesnål kompromiss.



Jag ska villigt erkänna att jag inte hade tagit reda på ett smack om den här bilen innan jag tog över dess ratt från en kollega. ”Hybrid” tänkte jag efter att ha sett emblemet på förardörren och började grunna på hur och var jag skulle ladda kärran över natten.

Tji fick jag, det visade sig alltså vara en elhybrid av, från handhavandesynpunkt, allra enklaste sort – samma sort som Toyotas ”elhybridbilar”. Detta sagt som något positivt. Det finns ingen laddsladd att böka med, ingen laddlucka som trilskas, bara ett system som automatiskt låter eldriften träda in/stötta vid tillfälle/behov och som regenererar sig själv utan minsta förar-inblandning.

Ford har till och med, liksom Toyota, anammat idén med så kallad Atkinsoncykel för förbränningen för att få snålare motorgång (insugsventilerna står öppna en millisekund in i kompressionsfasen). Precis som i Toyota fungerar motoringreppen och den steglösa automatlådan snudd på sömlöst tillsammans och gör Mondeo till en bekväm, enkel bil att köra i största allmänhet. Systemet känns mer harmoniskt och ”mjukare” än alternativet dieselbil.

"Bilen som sådan är ju ”long in the tooth” som engelsmännen säger; bra gammal. En dödssynd i marknadens ögon."

Lägg därtill en effektiv ljudisolering, mestadels bra reglage (delvis reviderad instrumentpanel jämfört med tidigare) och generösa utrymmen för de åkande – fram tonar en behaglig figur med betoning på komfort. Att kombikarossen tillkommit är ett extra plus. Visserligen inkräktar hybridbatteriet i bakvagnen på lastutrymmets höjd men det finns fortfarande ganska gott om plats för bagage.

Förbrukningen anges till 4,9 l/100 km enligt WLTP-normen. Den var jag aldrig i närheten av, snarare hamnade min siffra runt 6,0. Det får ändå sägas vara ganska bra för en stor och tung (drygt 1,8 ton) familjekombi som ställer upp på det mesta och som har fullt tillräckliga om än inte anmärkningsvärda fartresurser. Drygt 400 000 kronor är grundpriset för Titaniumversionen, klart anständigt i jämförelse med exempelvis Volkswagen Passat GTE.

Kruxet är att Ford Mondeo som helhet ändå inte har samma attraktion, vare sig för privatköpare eller företag. Bilen som sådan är ju ”long in the tooth” som engelsmännen säger; bra gammal. En dödssynd i marknadens ögon.

Då hjälper det inte med aldrig så många goda och hyfsade egenskaper – men jag tycker ändå att den här bilen är värd en titt.



Ford Mondeo 2,0 HEV Kombi

Pris, från kr: 409 750.
Svensk lansering: Nu.
Mått, cm: L 487/B 185/H 152.
Bagagevolym, l: 403/1 508.
Tjänstevikt, kg: 1 830.
Motor: Tvärställd rak fyrcylindrig bensinmotor på 140 hk i kombination med elmotor på 48 hk. Systemeffekt 187 hk, max vridmoment 300 Nm. Batterikapacitet 1,4 kWh.
Kraftöverföring: Steglös automatlåda, framhjulsdrift.
Prestanda: Toppfart 187 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 9,2 s.
Deklarerad förbrukning: Blandad körning WLTP 4,9 l/100 km. CO_2-utsläpp: 139 g/km.
Konkurrenter: VW Passat GTE och Kia Optima SW Plug-In Hybrid.

RECHARGE

8. Prov: Uppdaterade Hyundai Ioniq Electric

Av Elias Medelberg, Publicerad 2019-09-24, 09:20

Hyundai var tidigt ute på elbilsmarknaden med Ioniq electric, en modell som inte stack ut men ändå erbjöd en diskret charm i sitt segment. Nu har Ioniq electric uppdaterats med ett antal betydelsefulla förbättringar. Och den är fortfarande lika diskret charmig.



Ioniq ser sportig ut men skenet bedrar, den är lika sävlig som förut.

VAD ÄR NYTT?

Medan andra tillverkare pratar om deras kommande första generation elbilar visar Hyundai upp en uppdaterad Ioniq electric. Som förväntat är det inte alltför många skillnader mot föregångaren – men det är ändå betydelsefulla förbättringar som Hyundai gjort med Ioniq electric.

På utsidan syns nya LED-lampor fram och bak, plus den nya grillen med näsborrar på varsin sida om emblemet som är de tydligaste nyheterna. Näsborrarna kan öppnas och stängas beroende på om de inre komponenterna behöver kylas eller inte. Fälgarna har också fått sig en omgång, de står ut klart tydligare än innan och är givetvis optimerade för lågt luftmotstånd.

Inuti bilen har det hänt saker, nu finns en stor och bra 10,25-tums pekskärm som tillval och många av de fysiska knapparna har fått maka på sig för beröringskänsliga diton. Går man inte för en premiumutrustad bil får man en sjutums pekskärm istället, den fick vi däremot ingen chans att pilla med.

Fast de riktigt stora nyheterna sitter ännu längre in i bilen. Batteriet har ökats från 28 till hela 38,3 kWh och är nu även vätskekylt. Kylningen ska bland annat hjälpa till med att kapa tiden som krävs vid laddstationen.



Den nya skärmen med touchknappar sitter högt och centralt på panelen.

Ställer man sig vid en laddare som klarar av att ladda bilen med 100 kW tar 0 till 80 procent 54 minuter, man hinner alltså med ganska mycket innan det blir dags att rulla vidare. Intressant är att det endast tar 3 minuter extra till 80 procent med en laddhastighet på nu för tiden väldigt långsamma 50 kW.

Däremot är Ioniq inte tänkt som en långfärdsbil och med 311 kilometers räckvidd enligt WLTP skulle det bli en del laddstationsbesök. Däremot klarar sig många fint på 30 mils räckvidd för det dagliga pendlandet och köper man en Ioniq har man förhoppningsvis en laddbox hemma som enkelt laddar bilen fullt över natten. Ombordladdaren klarar av 7,2 kW och fyller 80 procent på lite över sex timmar som bäst.

Elmotorn har tagits från den svagaste varianten av Kona electric och är på 100 kW, eller 136 hästkrafter. Det är 16 hästar fler än i tidigare Ioniq och motorn ska enligt Hyundai vara effektivare nu.

En av de större nyheterna hittar du varken i eller på bilen, nu finns det nämligen en app att ladda ner till din telefon. Där går det att se laddstatus, styra luftkonditioneringen och se bilens position. Man får även en notifikation om man lämnar bilen olåst och då kan man använda appen för att låsa.

Om bilens larm går plingar det även till i mobilen. Man kan kolla tillbaka på tidigare turer och se sträcka, snitthastighet, topphastighet och förbrukning. Däremot går det inte att se vart det har körts någonstans, så vill man spionera på sin partner får man köpa en annan bil. Internettjänsterna är gratis de första fem åren.



Baklamporna är omarbetade.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Likt förra generationen är Ioniq inte snabb. Den har faktiskt samma 0–100-tid som tidigare trots de extra hästkrafterna. 9,9 sekunder i Sportläget är inget att skryta med. I de tråkigare lägena blir accelerationen något långsammare, i Ecoläget är det tydligt att man inte tillåts bränna på fullt. Det här är definitivt ingen bil man köper för en sportig körupplevelse.

Ioniq övertygar däremot på många punkter. Styrningen är lätt och tillräckligt direkt för att funka fint vid vardagskörning, den kräver inte mycket rattande och därmed blir körningen avslappnad.

Kraften räcker till även om jag skulle hålla mig borta från Eco- och Eco+-läget då dessa gör att bilen känns lite väl slö. I Normal och Sport känns det aldrig som det saknas kraft även om det ibland skulle vara skönt med lite mer kräm.

Det är förstås möjligt att mer eller mindre fullständigt köra utan att använda bromspedalen och låta de regenerativa bromsarna sköta jobbet istället. Håller man in den vänstra paddeln bakom ratten tar de regenerativa bromsarna i för fulla muggar för att få bilen ner till stillastående.

Det krävs som oftast lite tillvänjning för att kunna köra med en pedal men när man väl fått känsla för det funkar det nästan perfekt. I lite motlut klarar tyvärr inte bilen av att stå still med enbart vänsterpaddelns hjälp, ska sägas.

Man sitter helt okej, jag hade velat att ratten gick att dra lite närmare kroppen men jag kan ändå få till en klart godkänd körställning. Det är inte heller särskilt mycket buller inne i kupén och det tillsammans med en fjädring som gör jobbet man kan förvänta sig i den här klassen ger fin komfort över lag.

NÖRDFAKTA.

En av Hyundai Ioniq electrics största fördelar är dess effektivitet. Den förra generationen blev utsedd till den mest effektiva ecobilen av tyska ADAC. Den nya fortsätter på det spåret.

Under provkörningen klarade sig bilen på runt 13 kWh per 100 km. Det kan delvis tillskrivas bra aerodynamik, Ioniq har en luftmotståndskoefficient på 0,24. Samma som Tesla Model S men 0,01 sämre än Model 3.



Slank för minsta möjliga luftmotstånd. De nya fälgarna ser fräcka ut.

BORDE JAG KÖPA EN?

Batterikapaciteten och räckvidden kan ses som snål i jämförelse med andra modeller på marknaden men priset och en fantastisk effektivitet gör detta till en av de attraktivare elbilarna på marknaden om man har möjlighet att ladda på ett smart sätt nära hemmet.

Kan man ladda hemma, gratis på jobbet eller vid stormarknanden blir bilägandet mycket billigt.

Turligt nog är Ioniq electric mer än bara billig, det är en härlig bil även om man helst inte tar den på alltför långa utflykter.

HYUNDAI IONIQ ELECTRIC

TEKNISKA DATA

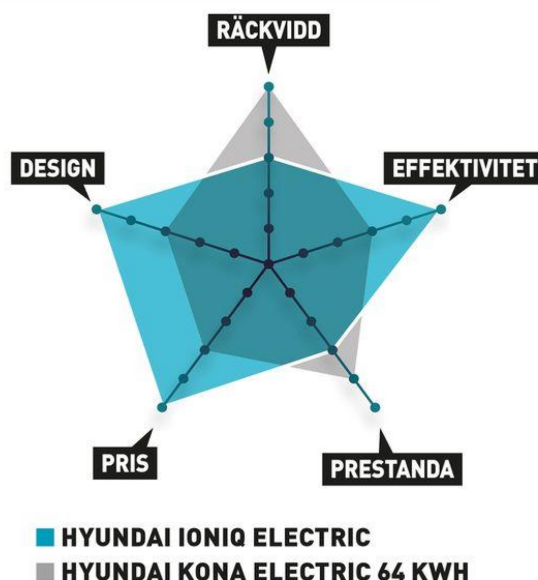
MOTOR: Elmotor, synkron, 136 hk från 0 r/min, 295 Nm från 0 r/min. 1-växlad låda, framhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 470/1 820/ 1 450 mm. Axelavstånd 2 700 mm. Tjänstevikt 1 602 kg. Bagagevolym 462 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 9,9 sek. Toppfart 165 km/h. Förbrukning ca 13 kWh/100 km, CO_2 0 g/km.

PRIS: Cirka 380 000 kr. Börjar levereras i septmeber.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Priset. Driftskostnaden. Allmänt trevlig bil.

SÄMST: Inte särskilt skoj att köra. Laddhastighet.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Kia Picanto kommer som billig elbil

Peter Klemensberger 23 september 2019

Den lilla billiga elbilen är snart här, men vem ska sälja den billigaste? Kia vill nu att Picanto ger sig in i leken.



Suktar du efter en billig liten elbil och funderar på nya Seat Mii electric, Skoda Citigoe eller Volkswagen e-Up? Ha is i magen för nu är det klart att även konkurrenten Kia Picanto med el-drift. Men det kan dröja.

Det är Emilio Herrera, operativ chef för Kias europeiska division, som klargjort att man nu har en elektrifiering av småbilen, som kom i sitt senaste utförande 2017, i planeringen.

Nya småbilar med eldrift är något som kommer lanseras i takt med att allt fler städer inför miljözoner. Enklaste vägen är att elkonvertera en befintlig småbilsmodell – om man nu har en i paletten vill säga. Nyligen har modeller som Ford Ka och Opel Adam gått i graven.

Den stora utmaningen med elbilen, och i synnerhet de allra minsta, är få ner priset. Emilio Herrera menar, i en artikel publicerad av Automotive News, att en eldriven Picanto i dag skulle kosta cirka 20 00 euro (cirka 215 000 kronor men behöver komma ner till 16 000 till 17 000 euro (ungefär 172 000 till 182 000 kronor) för att gå i produktion.

Ett sätt att få ner priset på eldrivna Picanto är att få koncernkollegan Hyundai att elkonvertera syskonmodellen i10.

Tidigare nämnda Skoda får ett startpris på 20 950 euro (cirka 225 000 kronor) i Tyskland men kollegan Seat håller redan på att plocka fram koncernens billigaste elbil som ska kosta under 200 000 kronor.

Du kanske sitter och rycker på axlarna men småbilen är faktiskt att räknade med. Siffror från JATO Dynamics visar att småbilarna har 26 procent av den europeiska marknaden, i Italien är siffran hela 50 procent.

Emilio Herrera säger att Kia ska ha en elbil i varje segment och siktar på att sälja 20 000 elbilar i Europa i år, en siffra som ska vara fördubblad om två år. Idag har man två modeller att välja på: e-Soul och e-Niro – klicka på respektive modell för att läsa våra provkörningar.



10. Ford F-150 Raptor får 770 hk stark Mustang Shelby GT500 V8-motor

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-09-23, 16:47

Chrysler planerar en Ram-pickup med 717 hk stark Hellcat-motor. Och Ford kan förstås inte acceptera att vara näst starkast.



Få har klagat på effekten i F-150 Raptor, men att vara näst bäst är inget alternativ för Ford.

Ford F-150 Raptor har tagit ett stabilt grepp om kungakronan bland de större, motorstarka pickuperna. Även om Raptor fick turbomatad EcoBoost V6-motor 2015 (istället för V8, i första generationen) så ökade effekten från 411 till 457 hk.

Men de som saknar ljudet av en V8-motor i Ford F-150 Raptor får en ny chans, om vi får tro ryktena i Detroit. Tidningen Car and Driver hävdar att nuvarande generationen F-150 ska avslutas med ett kraftfullt fyrverkeri. Fords starkaste V8 någonsin, den kompressormatade 5,2-liters motorn som ska användas i Shelby GT500, är även aktuell i en specialversion av F-150 Raptor. V8:an ger 760 hp och 625 poundfeet i vridmoment. Räknar vi om amerikanska horsepower till metriska hästkrafter så blir toppeffekten 770,5 hk och vridmomentet hamnar på 847 Nm.

Det som får Ford att ta till storsläggan är uppgifter om att Chrysler ska göra en "Raptor-killer" i form av en Dodge Ram TRX-pickup med Hellcat-motor på 6,2 liter. Den kompressormatade Hellcat-V8:an ger 717 hk (707 hp) och har använts i flera modeller, inklusive Jeep Grand Cherokee Trackhawk. Den nya muskel-pickupen väntas presenteras någon gång under 2020.

Så tidigt hinner sannolikt inte Ford att bli klar med sin "Super-Raptor", utan presenteras förmodligen först under 2021.

Prismässigt lär specialversionen av F-150 Raptor inte bara bli den starkaste utan också dyraste pickupen som Ford erbjudit sina kunder. Nuvarande Raptor börjar vid 54.450 dollar och "Super-Raptor" lär passera 70.000 dollar utan att ens så mycket som snegla på tillvalen.

V8:an i Shelby GT500 ger 770,5 hk och vridmomentet är 847 Nm.



[Prov: Ford F-150 Raptor – elefanten i rummet]



[Officiell: V8:an i Ford Mustang Shelby GT500 ger 770 hk och 847 Nm – starkare än Corvette ZR1]



[Ford F-150 Raptor får förbättrad fjädring – dansar fram i öknen]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Toyota Land Cruiser har nått tio miljoner

Mattias Rabe

23 september 2019

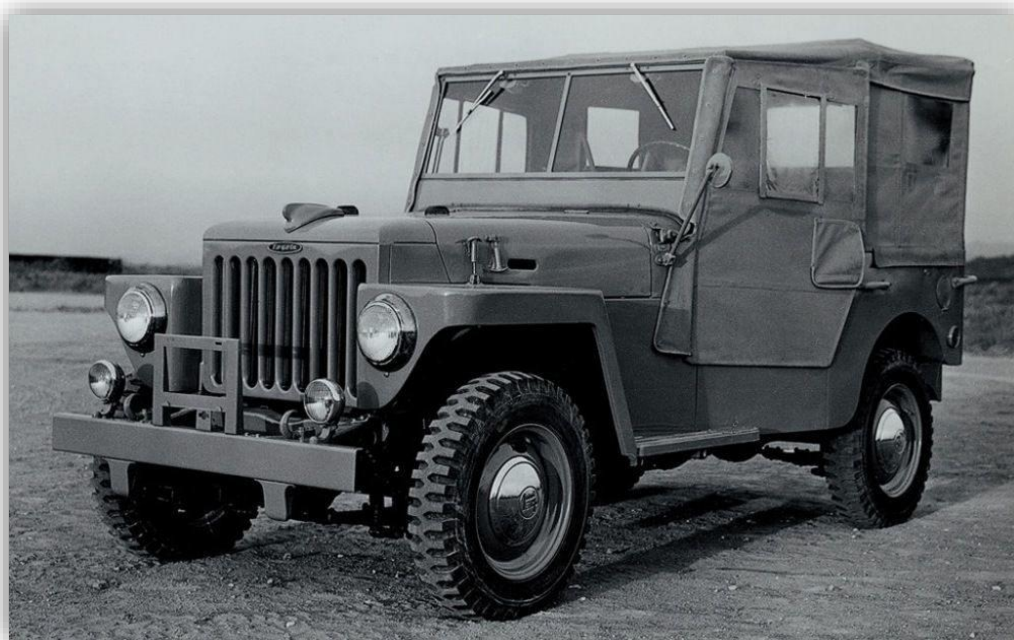
Toyotas långkörare Land Cruiser har under sina 68 år i livet sålt i tio miljoner exemplar.



En av världens mest stryktåliga bilmodeller – Toyota Land Cruiser – har i dagarna nått en fin milstolpe. Tio miljoner exemplar av modellen har tillverkats och sålts sedan starten 1951. Under Land Cruisers 68 år har modellen inte bara genomgått rejäla förvandlingar, den har även sett världen förändras på flera olika sätt och inte minst sett flera krig och konflikter – inte sällan på nära håll.

Historien om Land Cruiser började egentligen redan under andra världskriget, 1941 för att vara mer exakt. Då lade den japanska armén beslag på en amerikansk ”Willys Jeep” som de hittade på Filippinerna, tog med den hem till Japan och beordrade Toyota att utveckla ett liknande fordon som fick beteckningen AK.

1950 startade Koreakriget och USA:s armé behövde en ny, kraftfull ”Willys Jeep”. Uppdraget gick till Toyota som på fem månader, med start i januari 1951, tog fram modellen ”BJ Jeep” som inte hade några som helst gemensamma egenskaper med den AK-modell som togs fram under andra världskriget, inte mer än att Toyota redan hade viss koll på detaljerna.



1951 Toyota Land Cruiser BJ

1954 fick modellen namnet Land Cruiser, som anspelade på brittiska Land Rover, och 1955 en förändrades modellen en aning samtidigt som första generationsbeteckningen använder – J20. Största förändringen var att Land Cruiser gick från att vara ett strikt militärfordon till att bli ett civilt fordon.



1960 kom J40-generationen, något av en ikon i dag.

Under åren sågs många modellversioner komma och gå och generationsväxlingar blev allt mer komplicerade. J20 ersattes 1960 av J40 som blev en riktig långkörare. J40 slutade tillverkas först 1984. Därefter tog J70-generationen över som är en ännu längre långkörare då den tillverkas än i dag.

J60 kom 1980 och avlöstes 1990 av J80 som hängde kvar till 2008. Ersättaren, J100, kom dock redan 1998 och försvann faktiskt innan (2007) föregångaren gick ur tiden. Det året kom dagens generation, det vill säga J200 (benämns även som J20), som har uppdaterats ett par gånger under sin livstid.

Parallellt med J200 finns även en lite nättare J15-generation, efterträdare till J12, som inte erbjuder några V8-alternativ.



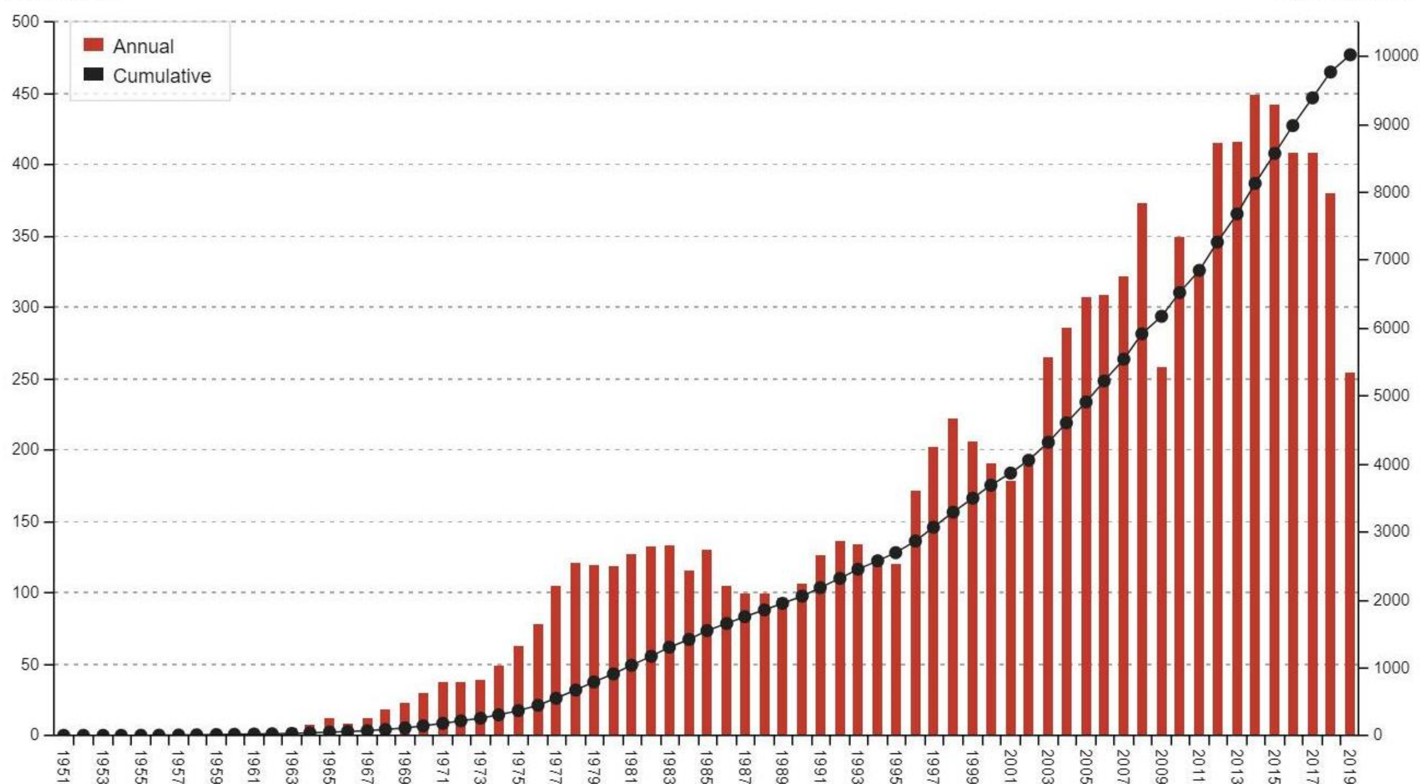
Denna generation syns ofta i TV-reportage från oroshärdar runt om i världen. Bland annat FN har länge använt Land Cruiser som transportmedel.

(Unit = 10,000 vehicles)



Försäljningsfördelningen av Land Cruiser världen över under 2018.

Som vi ser på kartan ovan, som visar Land Cruiser-försäljningen världen över under 2018, är det en region som i sticker ut som ”Land Cruiser-nästet”, nämligen Mellanöstern. Europa är faktiskt näst starkaste regionen för Land Cruiser.



Land Cruiser-försäljningen år för år.

Numera säljs ungefär 400 000 Land Cruiser varje år världen över. Toppåret var 2014 då cirka 450 000 exemplar skickades ut till kunder.



GALLERI
Toyota Land Cruiser 1951-2019
30 bilder

Feber

12. Scania visar självkörande lastbil utan hytt

Av Bobby Green 2019-09-24 kl 17:00

Perfekt för gruvjobb och liknande



***FILM**: https://youtu.be/8bX48KVeN2U*

Scania rullar nu på prov ut AXL - en självkörande konceptlastbil som saknar hytt. Den här ska passa perfekt i exempelvis gruvor eller på inhägnade byggområden. Dock går den inte på el utan det är traditionell förbränningsmotor som gäller här, men den går i alla fall på förnybart biobränsle.

Scanias vd Henrik Henriksson säger följande:

"Med konceptlastbilen Scania AXL tar vi ett betydande steg mot framtidens smarta transport-system, där självkörande fordon kommer att vara ett naturligt inslag. Vi fortsätter att bygga och testa koncept för att visa vad vi kan göra med teknik som redan finns."

Läs mer i pressmeddelandet: svd.se +



ALLT OM BILAR

13. Polisen ryter till: Kolla barnens mopeder

Publicerad 23 sep 2019 17:00

Polisen i Mora och Orsa ryter ifrån på sociala medier efter att ha beslagtagit ett stort antal mopeder på kort tid. Fordonen har trimmats, körs i hög hastighet och saknar obligatorisk säkerhetsutrustning, vilket ökar risken för skador eller dödsolyckor.



På kort tid har polisen i lokalpolisområde Mora beslagtagit ett stort antal mopeder i Mora/Orsa.

Det finns fall där mopeden har körts i för hög hastighet och polisen sedan stoppat fordonet.Ofta kan mopeden köras i uppemot 100 km/h – utan fungerande bromsar.

Dessutom har föraren skruvat bort blinkers, backspeglar, strålkastare och registreringsskyltar. Obligatorisk säkerhetsutrustning som är det är lag på att ha.

Antingen beslagtas fordonet om det är i för dåligt skick, eller så beläggs det med föreläggande av registreringsbesiktning. Det är även ganska vanligt att förarna saknar rätt behörighet och därmed inte tillåts framföra fordonet.

”Visa era barn lite intresse”

Nu har polisen skrivit ett inlägg på Facebook där de uppmanar föräldrar att undersöka sina barns mopeder.

”Föräldrar visa era barn lite intresse och undersök vad det är för fordon som era barn åker på innan det är för sent” skriver polisen.

Tonåringen kan utöver risken för skador och dödsolyckor rapporteras för olovlig körning som ger böter och indraget körkort. Även för föräldern kan det få konsekvenser. Personen kan rapporteras för tillåtande av olovlig körning.

Av Anders JS Nilsson

GRANTURISMO

14. Porsche Boxster

Gran Turismo Magazine nr.3 2016

Snik-Porsche eller mittmotordröm till reapris? Hur du än uppfattar Boxstern råder det ingen tvekan om att den är en av marknadens kanske mest prisvärda sportbilar.



Det fanns en tid när Porschenördar fnös åt Boxstern. Och inte bara de – jag vet, jag har haft två nya Boxster S, en från 2002 och en 2005. Var man en känslig själ kunde vissa situationer vara ganska jobbiga, som när man fick elaka blickar av bakåtsträvande bil-hatare som förknippade alla Porschar med brats.

Sedan råkade man ut för de svansmotorfanatiker som betraktade Boxstern som något av en oäkting. Och som blev ännu mer provocerade när man körde ifrån deras 911:or på olika track-days. Eller påpekade att den allra första Porschen var en mittmotor-roadster med klara Boxster-drag.

Men bortsett från de sociala aspekterna är Boxster på vissa sätt den "bästa" Porschen. I alla fall tyckte jag det när jag för tolv år sedan bytte bort min Boxster S mot en 996 4S och sedan tröttnade ganska snart. Den i många kretsar kultförklarade 4S-911:an var i mina ögon för snäll. En sportbil som utan svårighet kan ersätta bruksbilen är väl ingen sportbil?

Därför blev det en Boxster S till istället, en tidig serie 2 våren 2005 och vilken fantastisk bil den var! Vid det laget hade Porsche slutat med de värsta styvmodersfasonerna mot Boxstern och det gick att få ett adaptivt PASM-chassi och Sport Chronopaket. Precis som till en 911.



Annat var det som sagt från början. Det var 1996 som Porsche presenterade Boxster som en “billig” Porsche. Formen och konceptet var inspirerat av konceptbilen med samma namn som visats några år tidigare. Den hade i sin tur influerats av den klassiska mittmotorracern 550 Spyder som lanserades 1953 och som väl idag är mest känd för att det var i en sådan James Dean omkom.

Motorn var en vattenkyld boxersexa på 2,5 liter och 204 hästkrafter. Något som säkert inte hade varit något problem om inte bilen växt till sig rejält, både mått- och viktmässigt, jämfört med det smäckra konceptet. Nu blev den istället kritiserad för halvdana prestanda och dåligt vridmoment.

Idag är den kritiken nästan bortglömd och istället talas det nostalgiskt om “den tidiga, varvglada 2,5-litern …” Men bortsett från nostalgiska skäl är det bara att inse att modellen blivit allt bättre genom åren – och det märkligt nog utan att öka så vansinnigt mycket i pris!

Om vi betänker att Boxstern till stora delar är närbesläktad med 911:an är den – och har alltid varit – ett fynd! Inte nog med att drivlinan, med undantag för storleken på den i övrigt snarlika motorn, är nästan identisk med den i 911. Även framvagnen och främre delen av karossen, förutom stötfångaren, är rena 911:an.

996-versionen av 911 lanserades året efter Boxster och så här i efterhand kan man undra om det inte hade varit smartare att lansera 996 först – då hade Boxster i högre grad uppfattats som en strippad mittmotorversion av 911 istället för en enklare basbil.



Första årgången drabbades av oerhört många barnsjukdomar, bland annat ett stort antal rejäla motorras. Idag lär dock alla motorer vara bytta och det inte vara ett problem längre. Lite längre hade man dock trubbel men den bakre oljetätningen och senare även lagringen till mellanaxeln mellan vevaxel och kamaxlarna. Men idag lär även den vara bytt på de flesta bilar. Med Boxster serie 2 2005 kom en ny och bättre lösning.

Över lag har tidiga Boxster- och 996-bilar haft problem med smörjsystemet. Jag minns varningen i fetstil i instruktionsboken till min egen S från 2002: Man fick inte montera R-däck – högre kurvhastigheter skulle kunna störa oljetillförseln!

Men i grunden är alla Boxster, utom möjligen den allra första årgången, mycket välbyggda kvalitetsvagnar som håller länge om de bara sköts som de ska. Märkesservice är dyr så man kan misstänka att de flesta bilar efter några år skötts av andra verkstäder.

Inget större problem i sig, men om man är köpsugen kan det löna sig att låta någon med erfarenhet av modellen ta sig en titt på exemplaret. Ett tips är att göra en fyrhjulsmätning då vissa krockade bilar inte lagats på rätt sätt. Något som då syns direkt. Extra viktigt på en bil av det här slaget då man går miste om den fantastiska körupplevelsen om chassit inte är tipptopp.

När modellen nu är 20 år gammal och ersättaren 718 just lanserats kan det vara läge att ta en titt på vilka begagnade bilar som är mest intressanta och då drabbas man lätt av beslutsångest. Ur samlarsynpunkt kan specialutgåvor som Boxster Spyder, 550S med flera, vara mest intressanta. Vill man ha en icke buskörd lågmilare är kanske en ”icke-S”, kanske en fin 2,7, de kom år 2000, en bra idé.

Och sedan är ju frågan om du vill ha en finsk eller tyskbyggd Boxster! Kolla tecknet på plats elva i chassinumret. Står det U är den finskbyggd medan S står för Stuttgart!

Robert Petersson

Klassiker

15. Grattis Honda Jazz!

Publicerad 30 september

Idag har Helge namnsdag. Men vi säger hellre grattis till Honda Jazz som vi glatt plockar ur Klassikers almanacka full av minnesvärda bilnamn.



Honda Jazz döptes egentligen till Honda City, men när den för inhemska förhållanden mått-anpassade stadsbilen skulle gå på export sa Opel ifrån. Man hade ju redan Opel Kadett City. Någon månda fick det väl ändå vara.

City/Jazz presenterades 1981 på Tokyosalongen. Det var en högbyggd kompakt sak, 338 cm lång, med två dörrar och ett igenkänningsbart utseende. Den fanns med automatlåda vilket inte var vanligt i bilklassen och den fyrcylindriga 1,2-litersmotorn med tre ventiler per cylinder på gav 61 hk.

I Japan kom en turboverion för den som krävde lite extra. Honda hittade även på en optimal lösning för att undvika att bli fast i rusningstrafiken, om själva bilens diminutiva mått inte skulle medicin nog. Man kunde köpa en speciell mini-skoter som i hopfällt läge var måttanpassad till bagageutrymmet. Bara att veckla ut och hinna i tid till jobbet i den glasade skyskrapan!

Honda gjorde också en cabrioletversion med klara drag av leksaksbil.

Första generationen City/Jazz varade fram till 1986. Därefter har fyra nya generationer kommit till världen.

1980- och 90-talen var Hondas gyllene årtionden när det kom till kluriga bilar för vanligt folk.



Kort och hög och roligt formgivning. Kolla hjulhuskanterna.



Jazz 2009



Enligt lagen om bilevolution måste varje ny generation växa en smula. Här är 2005 års modell.



Jazz Hybrid 2012

Feber

16. Evo kör Renault Mégane R.S. Trophy-R

Av Bobby Green 2019-09-23 kl 17:40

Nästan lika snabb som BMW M4 Competition



***FILM*: https://youtu.be/0gmCD3I0U-Q**

Trophy-R-versionen av Renault Mégane R.S. innebär en bantning på hela 130 kilo jämfört med vanliga R.S. vilket inte helt oväntat visar sig när man utsätter bilen för lite bankörning. Det har Evo gjort och den här rackaren är lika snabb som en Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio och bara snäppet långsammare än en BMW M4 Competition.



I höst kommer Renault Mégane R.S. Trophy-R



Renault Megane RS Trophy-R slår rekord på Ringen



17. Vettel vägrade lyda order – Hamilton tog viktig seger

Publicerad 29 sep 2019 kl 15.25

Lewis Hamilton, 34, tog en efterlängtad seger i Rysslands GP. Detta efter speciella scener i Sotji. Sebastian Vettel vägrade nämligen lyda sitt stalls order att släppa fram Charles Leclerc, skriver BBC.



FILM: *https://www.aftonbladet.se/a/e8mbw9*

Efter tre raka GP:n utan seger var den regerande världsmästaren återigen överst på pallen.

Mercedes storstjärna Lewis Hamilton tog hem racet på Sotji Autodrom före teamkamraten Valtteri Bottas och Ferraris supertalang Charles Leclerc.

21-åringen, som vann lördagens kval, hade det dock inte helt enkelt under racet. Enligt BBC hade Ferrari en tydlig plan att Leclerc tidigt skulle släppa förbi sin lagkamrat Sebastian Vettel, för att på så vis förhindra Hamilton att ta ledningen.

Sen skulle Vettel släppa fram Leclerc igen.

Något som tysken vägrade göra inledningsvis, skriver **BBC.**

– Jag skulle ha passerat honom i vilket fall som helst. Låt oss köra några varv, sa Vettel i radiokommunikationen med sin ingenjör samtidigt som luckan ner till Leclerc växte.

Lewis Hamilton vann Rysslands GP

Efter intensiv radiokontakt fattade Ferrari sen beslutet att låta de båda byta plats senare, men Vettel fick ett abrupt slut på racet då han strax efter ett depåstopp tvingades bryta på grund av tekniska problem.

– Taktiken var att jag skulle dra Sebastian i början så att vi skulle vara etta och tvåa in i första kurvan. Det hände men nu måste jag prata med stallet för att få en bättre förståelse om situationen, säger Leclerc.

Monegasken fortsätter:

– En pallplacering är bra men det är synd att vi inte är två Ferrariförare här. Det var en okej tävling.



Och i slutändan var det alltså Lewis Hamilton som tog hem segern. En viktig sådan.

– Bilen var fantastisk i dag och alla i stallet har gjort ett otroligt jobb. Den här segern är väldigt speciell, säger Hamilton.

Den engelske storstjärnan har vunnit VM-titeln fyra gånger de senaste fem åren och är totalt uppe i fem titlar. 34-åringen jagar som bekant Michael Schumachers rekord på sju VM-titlar och kopplade i och med segern i Sotji greppet om sin sjätte.

Med fem GP:n kvar på schemat ligger Hamilton etta på 322 poäng, 73 poäng före lagkamraten Valtteri Bottas.

Charles Leclerc ligger trea med 215 inkörda poäng.



Mattias Tengblad

SLUT